JOSÉ RICART Y GIRALT

Recuerdos de tiempo viejo

MADRID
IMPRENTA DEL MINISTERIO DE MARINA
1926

U 717

JOSÉ RICART Y GIRALT

Recuerdos de tiempo viejo

MADRID
IMPRENTA DEL MINISTERIO DE MARINA
1926

Recuerdos de tiempo viejo

Al Excmo. Sr. D. Ramón Estrada, Vicealmirante de la Real Armada Española, dedica estas líneas su antiguo y viejo amigo

JOSÉ RICART Y GIRALT.

ME ha enseñado usted el camino y acostumbrado a leer en las páginas de esta acreditada revista sus *Recuerdos de tiempo viejo,* de los cuales ha sido usted testimonio en su larga carrera marítima, y que algunos de ellos son también recuerdos míos, puesto que yo he vivido en aquellos tiempos; ellos me han dado la idea de dedicarle un viejo recuerdo, que tiene por fundamento el siguiente hecho:

El ilustrado catedrático del Instituto de segunda enseñanza de Reus D. Arturo Masriera ha publicado en el periódico de Barcelona titulado *La Vanguardia* una serie de artículos sobre la vida marítima de la costa de Cataluña, aportando un gran número de datos curiosísimos y de sabor histórico muy valioso, que ha sabido recoger de marinos, marineros, constructores navales y de toda clase de personal marítimo que vive en la costa levantina, que él ha recorrido con la paciencia de un sabio investigador, formando dichos artículos un tomo, titulado *Oliendo a brea,* digno de figurar en cualquier biblioteca marítima.

Un día, el Sr. Masriera díjome que había hablado con

un superviviente de la corbeta titulada *Pablo Sensat,* que empleó solamente quince días para ir desde Charleston al estrecho de Gibraltar. Al oírlo, sin fijarme en la importancia del hecho, le dije al Sr. Masriera que aquella narración era una fábula, pues los buques veleros de madera no corren tanto. Pero luego, al recordar aquella conversación, me entraron mis dudas sobre si podría ser verdad lo dicho por el tripulante de la corbeta *Pablo Sensat,* y mirando la carta del océano Atlántico septentrional me enteré que, no tan solamente era posible el ir de Charleston al estrecho de Gibraltar en quince días, sino que no era cosa tan extraordinaria, y entonces recordé que en tiempo de la guerra civil de los Estados Unidos vino a Barcelona, desde Charleston, en veinticuatro días, la fragata de la matrícula de Barcelona *Plus Ultra,* que rompió el estrecho bloqueo que tenían establecido los federales, siendo perseguida durante varios días por un buque de guerra.

Pues bien; al que escribe estas líneas le pasó algo parecido a lo que le ocurrió a la fragata antes mencionada.

Estaba a principios de julio del año 1866 embarcado de primer Oficial, o sea *segundo* del *clipper Bella Juana,* con este buque fondeado en Nueva York, cuando en igual tiempo estaba fondeado en Boston el crucero peruano *Huascar.* Había fondeados en Nueva York varios buques españoles; no recuerdo cuántos, pero seguramente llegaban a una decena.

La consternación que reinaba entre los Capitanes españoles era muy grande, pues los periódicos de Nueva York, *muy amigos de España,* cada día daban noticias alarmantes, diciendo que el *Huascar* terminaba su habilitación y que al momento saldría a cruzar por fuera del puerto de Nueva York, para apoderarse de los buques mercantes españoles cuando salieran de este puerto. No hay que decir que la opinión pública de Nueva York era contraria a nuestra Patria y favorable a las Repúblicas hispanoamericanas del Pacífico.

La opinión del Cónsul español, así como la de los comer-

ciantes españoles residentes en Nueva York, era que nuestros barcos no salieran del puerto hasta saber que el *Huascar* se había alejado de aquellas costas; pero el Capitán de la *Bella Juana,* pariente mío, hombre de edad, confiando en las buenas condiciones marineras de su barco, se empeñó en salir, y el resultado fué que se desembarcaron seis de nuestros tripulantes, quedando la tripulación reducida a 18 hombres, número muy exiguo, teniendo en cuenta el gran aparejo que tenía nuestro barco.

Pero, con admiración del Cónsul, de los Capitanes españoles y de todos nuestros paisanos residentes en Nueva York, salimos de Sandy-Hook al anochecer de un día de julio, con viento fresco del Suroeste y cielo cubierto.

Quizá en el ánimo de mi pariente el Capitán influyó bastante mi opinión, que era la que se tomó; pero confieso que mi Capitán no tuvo en cuenta que la opinión de su *segundo* era la de un joven de veinte años, sin experiencia y amigo de aventuras.

El quinto día de navegación, en la primera guardia, al amanecer, estaba yo en el timón, para que la gente de guardia, muy escasa en número, pudiera hacer el baldeo, cuando se me acercó el Contramaestre, y con voz que denotaba alarma, me dijo: «Por la popa tenemos un barco.» También me alarmé con tal noticia, pues la *Bella Juana* era barco que distinguía los buques por la proa, pero no por la popa, y para cerciorarme de la noticia que me daba el Contramaestre tomé los gemelos y, efectivamente, distinguí a manera de una sombra por entre la bruma del horizonte de la madrugada. Cuando empezó a clarear el día se distinguió claramente que el buque que teníamos por la popa era un grandioso velero, lo que a mí me tranquilizó en parte, pues yo sabía que el *Huascar* era barco que no tenía gran aparejo.

Antes de dar aviso al Capitán y no causar alarma enmendé el rumbo dos cuartas más a estribor, y, en efecto, nuestro buque fantasma también hizo la misma maniobra en pos de nosotros. Al cabo de un rato hice rumbo cuatro

cuartas más a babor, y nuestro perseguidor hizo lo mismo. No cabiéndome duda alguna de que el barco misterioso nos seguía, y a pesar de ir refrescando el viento, mandé orientar todas las velas, grandes y chicas, para ver si podíamos huír de tan molesto perseguidor. Entonces bajé a la cámara, y despertando a mi pariente, le dije: «Tenemos el *Huascar* por la popa», y sin preocuparse de vestirse, subió en calzoncillos y camiseta al alcázar, y tomando los gemelos, que yo le entregé, dijo solamente: «Parece un barco nuevo.» En efecto; en aquel momento el Sol aparecía por el horizonte de Levante, es decir, por nuestra proa, e iluminando el horizonte de Poniente, vimos que nuestro perseguidor tenía el forro de cobre nuevo, pues lucía como si fuera de oro.

El viento continuaba muy fresco del Noroeste, y nosotros seguíamos el rumbo Este, con una velocidad que atemorizó a la gente de proa, que abandonó el rancho y el castillo, refugiándose al pie del palo mayor, sorprendidos por el ruido infernal que hacía la proa al surcar las aguas.

Por curiosidad echamos al agua una corredera de hélice, y nos señaló la velocidad de 14,5 millas por hora. El buque, a pesar de esa gran velocidad, se portó a maravilla, acreditando las magníficas condiciones que le acreditaron cuando, con el nombre de *Wild-Pigeon,* fué uno de los cuatro *clippers* que hicieron la famosa regata desde Nueva York a San Francisco de California, citada por el inolvidable Maury en su *Geografía física del mar.* Nuestro perseguidor, no contento con tener orientado su inmenso aparejo, navegaba también a máquina, como lo demostraba el penacho de humo que salía de entre las velas. Pues bien; a pesar de esto lo dejábamos por la popa, ganándole nosotros millas, y es indudable que si el viento hubiese sido fresco habría llegado la noche estando muy distanciados de nuestro perseguidor, del cual seguramente habríamos escapado. Pero a las dos de la tarde empezó a flaquear el viento, y la *Bella Juana* disminuyó su velocidad en términos tales, que nuestro perseguidor nos ganaba camino por momentos.

En esta situación, el Capitán dió orden de izar la bandera española más grande que teníamos; lo que causó gran sorpresa a la tripulación, que desde aquel momento se creyó perdida.

A medida que se acercaba el buque me convencí que no se trataba del *Huascar*, pues nuestro perseguidor era un barco de miles de toneladas y con baterías pintadas, como si fuera un navío. En efecto; el viento fué declinando, hasta quedar convertido en una simple brisa, y nuestro perseguidor maniobró hasta ponérsenos al lado, resultando ser un navío inglés, convertido en trasporte, que llevaba a bordo un regimiento de infantería, procedente de Jamaica y dirigiéndose a Inglaterra. A bordo iba un Oficial superior de la Armada británica, que nos preguntó el motivo de nuestras extrañas maniobras, y al enterarse de que huíamos, creyendo que nos perseguía el *Huascar*, nos ofreció convoy para tres días; lo que rehusó nuestro Capitán, agradeciendo esta deferencia. Además, el Almirante inglés, que, si no recuerdo mal, se llamaba Milne, dijo a nuestro Capitán, hablando con la bocina: «Capitán: os felicito porque mandáis el buque más veloz que he visto en mi larga vida marítima.»

Al día siguiente, al amanecer, volvió a refrescar el viento del Noroeste, que no nos dejó hasta Málaga, al cabo de trece días, y, en cambio, hasta Barcelona empleamos diez días más, a causa de las calmas y brisas flojas.

Un hecho cómico que nos pasó durante la huída del supuesto *Huascar* lo ofreció el viejo Contramaestre, que antes de encontrar a nuestro perseguidor parecía ser bravucón, desafiando a todos los que pudieran atacarnos, pues él, con los dos cañones que teníamos, le bastaban para defenderse de cualquier enemigo. Dichos cañones eran procedentes de cuando la *Bella Juana* era buque de guerra peruano, con el nombre de *Aránzazu*, y se quedaron a bordo cuando el presidente Castilla, huído de su patria en dicho buque, al llegar a Gibraltar, en una magnífica travesía de setenta y tres días, por agradecimiento regaló el buque al Capitán, que era vizcaíno, y que, teniendo relaciones en Barcelona,

se fué a este puerto, y allí lo vendió a la Casa de D. Ramón Ribas por la pequeña cantidad de 18.000 duros; pero fué obligado por las circunstancias, pues al día siguiente de firmada la escritura el Gobierno español se hubiera apoderado del buque, por haber terminado el plazo para declarar la guerra al Perú.

Nuestro Contramaestre, que pasó tantos días haciendo tacos para los cañones y los limpiaba cada día, que parecían espejos, por estar pavonados, y además todos los días daba lecciones de artillería a los marineros, que se burlaban de él, cuando vió que, por calmar el viento, nuestro buque perseguidor nos alcanzaba, echó los tacos al mar y, desesperado, corría de proa a popa, diciendo que estábamos perdidos y que ya no vería más a su mujer y a sus hijos. Excuso decir que nuestro buen maestro Tony, como le llamaban, a los ojos de los marineros quedó desacreditado para todo el viaje.

Al llegar a Barcelona supimos que el *Huascar* salió de Boston directamente para las costas del Brasil y Argentina, en donde apresó algunos buques tasajeros españoles.

Segundo recuerdo de tiempo viejo.

Estábamos a principios de junio de 1870, y en la ciudad de Nuevitas, de la isla de Cuba, existía una efervescencia muy subida a causa de que los insurrectos enviaron mensajeros anunciando que el día de San Juan irían a correr los caballitos en la ciudad. Esto, unido a noticias muy alarmantes que habían recibido del campo de la insurrección, era suficiente para que aquella pacífica ciudad comercial tuviera la apariencia de un pueblo sitiado, pues todo eran corros, idas y venidas de gente armada desde las barricadas que había en las entradas de la población al centro de la ciudad, y viceversa.

Estaba de guarnición en Nuevitas un batallón de voluntarios catalanes, que presentaban un lamentable aspecto por el deterioro de sus uniformes y sus caras escuálidas y con

señales de visible abatimiento, *sufriendo hernia doble la mayoría de ellos.*

Uno de aquellos días estaba yo sentado tranquilamente en la casa de mi consignatario, Rovira de Calella, cuando entró el Capitán de mi buque y me dijo que por orden del Comandante de Marina debíamos armar el bote grande con vela y remo, y que, bien armados, teníamos que cruzar por la noche la parte de costa comprendida entre Nuevitas y San Miguel del Bagá, caserío situado en el fondo de la bahía, y que me correspondía a mí, como segundo del barco, tener el mando de la embarcación.

Efectivamente; a las ocho de la noche me embarqué con ocho hombres y un cañoncito de hierro, que lo trincamos en la proa del bote, todos bien armados con magníficos fusiles y provisiones de guerra que nos proporcionó la Comandancia de Marina. Además teníamos a bordo machetes y hachuelas de abordaje. El viento nos favorecía de manera que orientando la vela en poco tiempo llegamos al fondo de la bahía, y allí nos dijeron que no había novedad, por cuyo motivo arriamos la vela, y a fuerza de remo nos dirigimos otra vez al fondeadero de Nuevitas; pero al estar muy cerca de tierra, en Cayo Puto, nos pareció oír el trotar de caballerías. Entonces preparamos el armamento, y al pasar delante de nosotros, cerca de la playa, varios jinetes, que serían, por lo menos, 30 ó 40, les dimos la voz de «¡Alto y quién vive!», contestándonos con una descarga de fusilería, que, por fortuna, no hizo ningún blanco, porque estábamos expresamente agachados y los tiros pasaron altos; pero a la descarga que nosotros les hicimos sospechamos que hicimos algunas bajas, por la gritería que armaron y muchos gemidos lastimeros producidos por voces femeninas. No queriendo enterarme de lo sucedido por prudencia, pues yo no sabía el número de enemigos, y no queriendo exponer mis hombres a un fracaso, a fuerza de remo me alejé de aquel lugar y me dirigí a bordo de mi barco, que era la corbeta *Avelina,* dando cuenta a mi Capitán de lo que nos había ocurrido. Inmediatamente, el Capitán me mandó que le

acompañara a la Comandancia de Marina, en donde nos recibió un cabo de matrícula, que nos dijo que tenía orden de no avisar al señor Comandante hasta la hora de ir a la oficina.

Al día siguiente, por todo Nuevitas se habló y comentó lo que había pasado en la costa de Cayo Puto, corriendo diferentes versiones, coincidiendo todas ellas en que habían resultado heridos, entre ellos una señorita muy conocida en aquella localidad, y achacando el hecho a un bote del vapor de guerra titulado *General Alava,* que estaba fondeado en la bahía. Tanto el Capitán como el que esto escribe aconsejaron a los marineros que no dijeran a nadie nada de lo sucedido, pues habiendo tantos insurrectos de los llamados *laborantes* temíamos por la seguridad de nuestro barco.

Aquel día, por la tarde, la consternación llegó a su colmo al correr la noticia de que se había sublevado un batallón, sin dar ningún detalle del hecho. En efecto; al anochecer vino de Puerto del Padre el batallón de cazadores de la Unión, a los gritos de «¡Viva España!» y «¡Nos han vendido!»

No hay que decir que los voluntarios catalanes y los cazadores de la Unión fraternizaron, pues los primeros habían sufrido poco menos que un copo en el ingenio de San José, medio camino de Puerto Príncipe, encontrándose sin municiones de guerra, y a pesar de esto hicieron una retirada heroica, que es una de las páginas más gloriosas de aquella campaña.

El batallón de la Unión salió poco menos que escapado de Puerto del Padre, pues los insurrectos apresaron un convoy que les iba destinado, por cuyo motivo se encontraban sin municiones de boca y guerra. Aquellos soldados con los uniformes estropeados, cubiertos con un panamá y descalzos muchos de ellos, parecían figuras de bronce, y bien podemos decir que de tan feos eran verdaderamente hermosos.

Al momento corrió la voz de que se estaban armando dos trenes para conducir a Puerto Príncipe a los voluntarios y a los soldados, con ánimo de fusilar al Comandante General

del Departamento. Antes habían invadido la Comandancia de Marina para apoderarse del Jefe; pero éste había desaparecido. Lo que pasó después de esto solamente lo sé por referencia, y estoy seguro que había exageración en la mayor parte de lo que se decía. Entre otras cosas, se dijo que los voluntarios de la Habana habían adornado una gran paila que había en el muelle de la Puntilla para fusilar allí dentro al Comandante General de Puerto Príncipe cuando llegara a la Habana; pero que, avisado oportunamente por el Capitán General, pudo escapar a Cayo Hueso a bordo de un vivero americano, y más tarde se dijo habían nombrado a dicho Comandante General Capitán General de Galicia.

De esta mezcolanza de noticias, verdaderas unas, falsas otras y exageradas en su mayoría, se deduce una cosa bien clara y sabida de todos los que vivimos en aquel desgraciado tiempo, y es que aquella campaña, según parece por documentos de mucha enseñanza, fué llevada muy equivocadamente y nos costó un río de sangre.

La corbeta *Avelina,* después de cargar completamente el buque con *tosas* de caoba, salió de Nuevitas, con mucha alegría de sus tripulantes, y por el canal de Santarén se dirigió al canal nuevo de Bahama, y luego al Atlántico, para hacer rumbo al estrecho de Gibraltar.